MEMORANDUM SULLE FRANCHIGIE DELLA CITTÀ CAMERA DI COMMERCIO E...

Camera di commercio di Livorno

13. 12

CAMERA DI COMMERCIO E ARTI DI LIVORNO

Memorandum sulle franchigie della città

La Camera di Commercio di Livorno, lun da quando il Governo del Re manifestò la sua di togliere le franchigie lungamente godute da questa Città, dovè sentirsi grandemente preoccupata dalle conseguenze che avrebbe portato il nuovo sistema sui traffici, e anzitutto il dover suo di non rimanere inerte in questione di tanto interesse locale. Preparò pertanto gli studj opportuni, e mentre per un lato mediante diligenze al R. Governo allorchè si fosse accertato che ogli accesso più direttamente occuparsene, peraltro gli apparve conveniente di lasciare che la pubblica opinione avesse libero campo di manifestarsi onde far suo pro anco delle discussioni che fossero sorte, più tranquille più tardi con tranquilla discussione in mezzo alle manifestazioni o esagerate o passionate. Sembrandole ora giunta propizia opportunità dacchè la lesione degl'interessi fiscali ed anco dei commerciali operata dal contrabbando, richiamava l'attenzione del Governo a studiare il riparo e le pubblicazioni fatte hanno risvegliata la trattazione della disputa, gli apparve necessario di richiamare l'attenzione del R. Governo pienamente sulle condizioni generali di Livorno confrontate con quelle degli altri Porti franchi del Regno, successivamente sui diritti e sulla convenienza di lasciare quelle franchigie di lavoro e per intiero (a non supporre alcun intento non lasciato a conoscere il Ministro) sulla necessità di diffinire la rimozione di esse franchigie

I.

Sono per altro tre secoli dacchè Livorno ha cominciato ad avere una qualche importanza [illegible] giudicare alle sue attuali condizioni, alle quali è solo pervenuto per le largizze concessegli

437. 12

ai suoi abitanti. Imperocchè è certo che la edificazione del porto, la difesa della città (allora pur troppo necessaria per le continue invasioni dei barbereschi) con furono imputate dagli stessi Medici che le operarono, sofferirono per rimunerarvi il rimborso, anche scarso aggiungervi la libertà dei traffici spinta fino alla esenzione da ogni dazio.

Non è qui luogo a discutere teoricamente sulla convenienza dei porti franchi. E nemmeno è luogo ad indagare se in Livorno coesista siccome abbia prodotti tutti quei vantaggiosi risultati che pone dare un buon sistema economico in località governate con leggi normali e comuni. Non è intenzione nostra di discutere intempestivamente ma al di accennare e porre in luce i fatti non per rilevare lamenti inutili, o per censurare indiscreti su di essi, ma solo per rassicurarli e trarne le conseguenze preferibili al tema in esame.

Ciò dichiarato e tenendo al soggetto, si forza però riconoscere che Livorno è giunto all'attuale stato per le sue franchigie. Certi difetti inerenti al sistema non solo non devono dissimularsi, ma accorre anzi rilevarli per utilità di questa dimostrazione.

Le condizioni topografiche del luogo inguardano il porto, le industrie, il fabbricato. Quanto alla persona la fondità del Commercio vi ha portato da tutte le parti una popolazione avventizia, che si è fermata quivi per far danaro, conseguito il fine, o è tornata o godrà un altro luogo di origine, o ha emigrato da Livorno cercando nella rimanente Toscana stanza più adatta ad una vita agiata. Se vi è rimasto alcuna parte allettata dal perseverato guadagni, sarà perduta il giorno in cui mancherà la ragione di sperarli.

Quanto alle industrie vi si sono principalmente impiantate quelle che hanno non minimo di lavoro nelle esenzioni de dazio delle materie prime, e nella libera esportazione dei prodotti manufatti

Quanto al materiale della Città i suoi abitanti, assicurati dalla franchigia capitalmente concessa, n empne mantenuta (se si eccetti il periodo della dominazione francese) lo hanno costruita preordinandolo a quel sistema. Dovunque vasti magazzini ricavati al livello dei lastrici o costruiti nei piani terreni delle abitazioni ed ordinati per modo al servizio delle merci da non potersi ridurre ad altri usi

Fino dall'incremento della sua prosperità Livorno ebbe dei commercii speciali Fu un gran deposito di grani i quali dal Mar Nero e dalle fertili pianure della Polonia e dell'Ungheria si portavano qui, donde ai tempi opportuni erano trasportati in Francia ed Inghilterra. Ebbe un commercio attivissimo con l'Egitto traendo anco di qui non solo grani, ma lane, cotoni, acerzo e legni tintori ed altri generi Ebbe un commercio egualmente attivo con le vicine coste di Affrica ed in ispecie con l'Algeria, Tunisi e Tripoli

Gl'Inglesi ed i Francesi che trovavano quivi la merce più necessaria, il grano, vi affluivano portandovi le loro manifatture i loro pesci salati ed ogni altro prodotto, facendone quale in specie nelle esportazioni dalla vasta penisola britannica o servendo all'alimento dei commerci di cambio che di qui si operavano con i porti dai quali si ottenevano le enumerate importazioni necessarie nostre merci che unite ai prodotti indigeni affluivano per Livorno un largo mercato di esportazione. Le relazioni interne di Livorno con la Toscana e con le Romagne davano a quella un largo tributo nei ingenarii da mistruzione, nelle paglie, nelle sete, negli alabastri, nelle canape greggie e lavorate nel mise n negli stucchi

Tutti questi commerci sono quasi scomparsi Il principio del libero cambio adottato in Inghilterra ed in Francia ha tolto da Livorno il commercio di deposito dei grani La conquista di Algeri fatta dai Francesi ha portato a Marsiglia il commercio delle coste di Affrica Le nuove tasse fatte di recente dal Governo pesano

dei Vapori fra Alessandria ed Ancona assicurino a quest'ultima città il commercio dell'Egitto. La strada ferrata che ha congiunto Bologna a Genova ha portato quivi il commercio delle Romagne, non potendo per la mancanza di eguali mezzi di comunicazione seguitarlo con Livorno: questo potrebbe dirsi che tornerà quando sarà ultimata la via ferrata dell'Appennino, ma è anco probabile che non trovando qui quell'affluenza di merci che vi era per lo innanzi ne potendo perciò compiersi il commercio di cambio, seguiti a tenere la via di Genova ove trova ogni specie di mercanzia abbondantissima.

Aveva Livorno una lontana speranza di avvantaggiarsi nell'apertura dell'Istmo di Suez. La prossimità del Canale alle coste Joniche ed Adriatiche della Provincie Meridionali non bastava a far concorrenza ai porti mediterranei finchè quelle provincie erano in mani di uno stolto Governo che le teneva prive di vie di comunicazione, nè trascurava i porti ed era geloso di ogni loro prosperità. Ma riunite esse felicemente al Regno d'Italia le assidue cure poste nel dotarle con maravigliosa celerità di ferrovie, nel restaurare i porti e nel ravvivarvi i commerci, assicurano ormai a nuovi venti derivanti da quel notevole lavoro a Brindisi e ad Ancona.

Messina ed Ancona, gli altri due porti franchi del Regno sono in condizioni affatto diverse.

Non si conosce che Messina abbia dovuto diametrare od abbia perduto commerci goduti per lo innanzi. Si vede al contrario come sprende le vie di comunicazione facili con le altre coste della Sicilia rhiamate a godere i benefizi di un governo libero e nazionale, lo tutte da gualagnare nel nuovo ordine di cose. Le sue franchigie ristrette ad una parte sola della città non possono aver dato sviluppo a vaste industrie ne preordinati stabilimenti ad un gran movimento commerciale, poco o nulla ha da perdere in questa parte, e la poca perdita è largamente compensata da non sperati benefizi.

Digitized by Google

Ancona diventa il porto italiano dell'Adriatico unico almeno finchè Venezia non farà parte del Regno. In dopo questo apparecchio avrà sempre il commercio di gran parte del Napolitano, al quale già le congiunge la ferrovia, e degli antichi stati pontificii fino al Po oltre il quale difficilmente Venezia potrà trafficare. Tutte le coste della Dalmazia, Trieste, il Mare Nero, la Grecia, parte dell'Asia dopo l'apertura dell'Istmo, l'Egitto, preparano un avvenire straordinario ad Ancona. Il movimento commerciale sorto quivi nel breve termine trascorso dopo la formazione del Regno d'Italia che appare straordinario a chiunque la visita, dovrà pur dar balia alla prosperità che gli è riservata.

Posto dunque in teoria la convenienza di chiudere i porti franchi massime ingombro locale potrebbe esimere addetto da Messina e da Ancona che giustificasse la convenienza di abbandonare a proteggere per esse simili misure incivili buona circostanza affatto opposta a quella di Livorno.

II.

La Camera non intende fare grave fondamento nella questione sui diritti che Livorno potrebbe desumere alle sue attuali franchigie dalle Leggi e trattati preesistenti nelle quali o con quali gli venne guarentita. È nonostante che il Governo Nazionale non vuol fare cosa che possa tornar dannosa o senza Municipio alcuna classe di diritti e in questi casi supplantata dalle ragioni politiche ed economiche che assistono al suo assunto, ed in questo preferisce basarsi Tuttavia non può tralasciare di osservare che le immunità concesse dai Medici a mantenimento esaminate nell'epoca posteriore hanno dato al Governo un giusto diritto di non vedere deprezzate le proprietà prendendo a quel sistema e mantenendo le industrie basate su quelle diritto che a simiglianza loro anco eseguire dacchè le concessioni fra Governo e cittadini

sono redatte pressoché nei trattati internazionali delle quadruplice alleanza (1718) e di Vienna (1738) i quali (a parte i diritti che possono aver prodotti di fronte alle altre parti contraenti) dovevano assicurare sempre più che la concessione avesse a rimanere permanente. Questa posizione legale e tutte specialmente a Livorno e nulla ha di comune con gli altri porti franchi del Regno. Che se a ciò si opponesse il diritto dello stato a variare le imposte o a revocare le concessioni, rimarrebbero intatte quelle concessioni e trattati come ragione di equità in favore di chi ha impegnati i propri averi in stabili o industrie sotto la fede di atti così gravi e che vedrebbe distruggersi il patrimonio proprio col distruggersi di sanzioni legislative e internazionali, col variare il diritto pubblico interno ed esterno fuor ad ora esistito senza ragione proporzionata. Basta segnalare la remota perdita del Porto franco sia pur rilevante grave danno della fortuna privata e pubblica è facile dimostrarlo.

Già abbiamo parlato dei fabbricati: varrà ora aggiungere che quelli che risentirebbero il danno maggiore sono quelli del vecchio perimetro di Livorno. Prima dell'ingrandimento della Città operato dal cessato Governo nel 1834 la popolazione era agglomerata nella odierna cerchia. Gresciuta essa sempre più e accrescendo il fabbricato, i siti erano allissimi e gli stabili si costruivano a prezzi conseguentemente rilevanti.

Allargata la cerchia della Città si edificarono case nelle nuove aree, furono più spaziose e comode, meglio costrutte le strade: fatto ciò allettò la popolazione a preferire i nuovi quartieri ed abbandonare la vecchia. Gli abbienti che pagavano i fitti più alti si costruirono le abitazioni e si scelsero quelle di nuova costruzione, onde nel vecchio Livorno rimase la classe meno agiata, di qui enormi furono i deperimenti degli stabili compresi nella antica cerchia i quali sono spesso inabitabili, spesso abitati

senza che il proprietario possa conseguirne il fitto.

Rimanevano come rendita principale i magazzini ma diminuito il commercio per la ragioni dette, anco questi soffrirono la sorte del vecchio assegnato

Si aggiunga a tutto questo che la imposta prediale di questa parte di Livorno è sempre bassa, nonostante i molti reclami, sulla stima pointata fatta innanzi l'ingrandimento della Città, e non solo si avrà una giusta idea dei danni sofferti fino ad ora dai possidenti di questa parte principale della Città, ma si acquisterà la convinzione che, se non nuovi eventi essi dovessero perdere le rendite dei magazzini, quelle rimanenti assoggettate anno più della metà di molte industrie che oggi danno risorse grandissime alla popolazione non basterebbero a pagare le gravezze esistenti e che già si trova di accrescere, e così la loro proprietà rimarrebbe annullata

E questo male avvenire in Livorno comunque possa sembrare che le avvenisse su ciò stesso piuttosto di competenza della rappresentanza Municipale, perchè non ignora alcuno un Paese tutto dedito al commercio, gli stabili sono posseduti da Commercianti nella massima parte, e che una tale alterazione del patrimonio loro gravitebbe indubitatamente risentito dal commercio

Quel danno che le proposte variazioni minacciano alle proprietà stabili non mancherà pur troppo di rinsecire nocive alle industrie

Le industrie locali sono quelle dei fegatai, vetrai in tutti, delle preparazione di abiti da lutto, dei tessuti di cotone per vele, della scelta e lavorazione di droghe, della fabbricazione di certi lavori, della calzoleria, e dell'assortimento di strumenti. Tutte queste industrie che alimentano una vasta esportazione e riposano nelle franchigie del Porto mantengono numerosi operai ed alimentano il commercio di cambio. Introdotti i Dazi non vengono meno nelle emporj e

Docks comm gli chiamano, non possono mancare ne si vorrebbero mezzi d'ogni, per lavorare il ferro importato dall estero, per preparare abiti per scegliere e comprimere meccanicamente gli stracci, per fabbricare lignori ec. E si avverte come siffatte industrie non sieno di tal natura da poter riparare alla maggiore spesa con nuovi sistemi di preparazione e fabbricazione.

Estinte coteste industrie due sarebbero le conseguenze: la prima e più diretta, la perdita in molte migliaia di operai che vivono di quelle, la seconda l'allontanamento dei Commissionari estimi che già vi hanno una discreta fortuna e che hanno prosperato a stanziarvi, e di quelli che qui volessero evocarle di nuovo, impossibile è in modo alcuno di disporne, mi mosse le medesime dei predetti locali, manchevolissimo ogni incitamento al mantenere in Livorno ed il suo traffico si restringerebbe all'interno della provincia Toscana, il quale è troppo scarso per mantenere un porto che conta oltre 92 mila abitanti. E questa è verità che sarà tanto più sentita da coloro i quali conoscono come il commercio abbia da qualche tempo subita una universale trasformazione liberatrice dai molti agenti soverchi dei quali si voleva in passato. Sicchè ora il ricco forestiere ultimo che faceva le sue provviste in certi centri determinati si dirige ai luoghi di origine. Firenze per esempio non compra gli zuccheri, i panni ec. a Livorno ma gli nominate direttamente in Olanda, nel Belgio, o in Francia, Livorno così ordinata passa da Livorno, ma non vi lascia che scarsissimi lucri pel commercio locale.

Quando la nave che porta quelle merci non avrà speranza di imbarcare merce per ricaricarsi al ritorno, non salperanno di prezzo, e così resterà assolutamente impossibile ogni commercio diretto, e scarsissimo lo impiego nell Emporio per chi dirigerà con le ferrovie nell interno, ripartirà vuoti per cercare il carico altrove e perderà indifferente il suo arrivo alla risorse minime delle

della nostra - Quel suo l'avvenire che si preparerebbe a Livorno in questo aspetto è fatale ad intendersi

III.

Tutte queste ragioni ove non fossero sufficienti come appaiono essere alla Camera a convincere sulla convenienza di dismettere al momento di abolire le franchigie livornesi, dovrebbero a parer nostro persuadere della convenienza di rimetterne l'attuazione ad altra opportunità. Se fosse lento o non addirsi ad ogni ragioni pubbliche mi sarebbe agevole dimostrarlo quante sia ora pure opponibile mentre ragioni di disgusto in un paese che con tanto ardito ha accolta la idea nazionale dell'unità Nazionale già sa è veduto come alcun partito avverso si sia impadronito della questione, col esagerazione anco se vuolsi le conseguenze ne abbia tolta occasione per fan rampognare il passato reggimento, non è da dubitare che perseverando il Governo in quel concetto si moltiplicherebbero gli eccitamenti per oppugnare il disgusto della popolazione, e che se in felice nel principio Nazionale si mostrasse sodo per qualche tempo la ragione degli interessi privati potrebbe in li bolrir quando le misure fossero attuate.

Ma ambasciando l'attinazione del Governo sempre più sul terreno economico vegliamo nonadimeno la disputa tosto nell interesse generale dello Stato, quanto in quello speciale di questo punto. Se è vero che il paese possa potentemente imporvarsi ingrandendosi in finanche che lo Stato pur trarà gran parte di quanto ravvia di qui con gli altri due esistenti o che potende crescendo una città che anno alle Toscane era passata nel sistema di franchigia una forte ragione pur di rendere il piccolo stato autonomo, darà allora una ricchezza breve al Regno italiano.

Quanto alle Città, le fatte considerazioni mi pare appaiono più che sufficienti per giustificare almeno questo ultimo assunto delle oppor-

tunità, devono studiarsi avendo di mira due considerazioni generali

La prima si è che le nuove vie di comunicazione che si aprono in Europa al commercio dell'Asia che verrà reso al Mediterraneo rendono oggi affatto incerto su gli attuali Scali saranno sempre preferiti o se e dove se ne apriranno dei nuovi Questa incertezza è maggiore in Italia ove la creazione del nuovo Regno le grandi linee di comunicazione che vanno a costituirsi, i porti che si adottano al commercio, le comunicazioni marittime, la lontananza della Venezia nel Regno e segnatamente la mancanza di una Capitale stabile, rendono affatto oscuro l avvenire dei suoi porti eccettuati pochi ai quali la condizioni topografiche assicurano la perseveranza dei traffici ma tra essi sventuratamente non è Livorno

Questa generale incertezza suggerisce a nostro credere come savio consiglio quello di attendere che il commercio stesso, compiute almeno e fatte più generali, sparite le principali linee di comunicazione, designi esso stesso i punti ove trova più convenienti stabilire le sue stazioni, prima di variare le condizioni dei centri attuali

Imperocchè ci sembra che il variarli adesso sia un rimovere ancora la idea che possa essere uno scalo adatto in qualunque evento

Se in questo nuovo ordine di commerci Livorno avrà le vantate di servire come utile mentre allora il Governo sarebbe della sua prosperità, potrà prendere quei provvedimenti che reputerà giusti ma se per lo contrario il Commercio in questi eventi era oscuri, se allontanasse dal nostro porto o perchè non utile assolutamente ai suoi nuovi bisogni, o perchè reso tale dal trovarsene deteriorate notevolmente le condizioni con l' abolizione delle franchigie, il Governo avrebbe il rimorso di vedere esclusata una tra le migliori Città che adornano il Regno Italiano

La seconda considerazione si è che volendo

apprezzare le condizioni future di Livorno sotto l'aspetto il più lieto, anzi in questo caso, vi sono riguardevoli opere indispensabili ai cui traffici che sono assai lontane dal compiersi.

Livorno oggi non ha le comunicazioni ferroviarie alle quali sembra avere indubitato diritto se pur vuolsi che vi rimanga un commercio. La linea dalla Appennino alle Alpi deve congiungerla con le Romagne non è finita, non si sa oggi quando lo sarà, ma se saranno temibili i funesti presagi fatti colla sua stabilità. Si parla di una linea per Faenza e Forlì opportunissima invero ed utile ai traffici Livornesi, ma fin qui nemmeno è concessa.

La prosecuzione dell'Aretina per l'Umbria prendendo lentamente e rammarico di esso se ne quando potrà dirsi finita. Le due buone littoranee sono ancora lontane dal dare l'utile per cui vennero costruite. Quella maremmana trova il muro della China del confine romano alle n'impedisce unirsi con Roma e non Napoli, l'altra percorre appena la Versilia, ma è assai lontana da unirsi a Genova.

Ci sono concessi interessanti lavori, ma devono essere ultimati e fatti. Il Porto in gran parte costruito non è ultimato ne può esserlo che se ne diserte spazio di tempo, i bacini di costruzione e restauro non solo devono ultimarsi, ma ingrandirsi come urgenti.

Per abolire il Portofranco è indispensabile avere ove disporre le merci. L'Emporio o Dock non può farsi provvisorio perchè non potrebbe avere tutti i comodi opportuni e renderle utile al commercio. Deve dunque costruirsi nè lui qui sono approvati disegni nè stabilito il modo di ordinarlo.

In queste condizioni chi vorrebbe seriamente sostenere essere opportuno di togliere ora e in breve il Portofranco?

Non ci addurca per ragione di urgenza la necessità di rimuovere il contrabbando. Certamente questa Camera alla quale è affidata la tutela degli interessi commerciali del Paese è la prima

e gradam contro coteste piaga la quale non dan neggin solo in stato mane pure nizzinle al commercio e quello che più minea alla parte onesta di esso. Vi è del Portofranco che vince il male introdotto? Perché è mancato o è esistito in limiti tollerabili fino agli ultimi tempi? Se il Portofranco ne fosse la causa diretta avrebbe esistito da tempo lontano quanto è lontana la origine delle franchigie. Non si fa forse ad in sarghe proporzioni nel di fuori della Città come ne abbiamo avuti di recente deplorabili esempi?

Il contrabbando ha due cause che sono indipendenti dalle condizioni favorevoli vogliamo dire le altissime tariffe su certi generi, e la poca vigilanza; e queste dovrebbero facendo voti che siano rimosse ma non crediamo che l'abolizione del Portofranco rimedierebbe a cotesta piaga.

Compiuto il dover nostro discutendo liberamente il soggetto concludiamo pregando il Ministero a volere pacatamente riflettere sulle esposte ragioni che abbiamo preconcette di proporre innanzi di addivenire a quelle risoluzioni che ci sembrate gravi e giuste. E poiché siamo convinti che esso le considererà con quell'animo tranquillo e scevro di prevenzioni che abbiamo portate noi nel raccoglierle, così abbiamo fiducia che vorrà far buon viso al menomo delle considerazioni che ne abbiamo fatte, e noi crederemmo aver tutelati abbastanza i nostri rappresentati se potremo lusingarci che venga accolta almeno l'ultima e la men benigna di esse.